Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Société des traversiers du Québec

Rapport d'activités 1988-1989

Québec

90-04008/

Le contenu de cette publication a été rédigé par
la Société des traversiers du Québec

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 3e trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-551-08502-0
ISSN: 0823-9126

© Gouvernement du Québec

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1989.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Marc-Yvan Côté

Québec, juillet 1989

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1989.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,

Jean-Yves Gagnon

Québec, juillet 1989

Table des matières

Message du président-directeur général 9

Partie I
La Société des traversiers du Québec 11

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec 11

Conseil d'administration et direction 11

Faits saillants 13

- Les résultats financiers 13
- Les traversées effectuées 13
- L'achalandage 13
- La flotte 13
- La tarification 14
- Les ressources humaines 14
- Les infrastructures 14
- Le conseil d'administration 14
- Le bilan de l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* 14

Traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec 15

Organigramme 16

Partie II
Revue statistique 19

Tableau I Nombre de passagers transportés 19

Tableau II Nombre de véhicules transportés 19

Tableau III Les traversées en 1988-1989 20

Tableau IV Résultats financiers par traverse en 1988-1989 21

Tableau V Pourcentage d'autofinancement 22

Tableau VI Subventions versées à la STQ par le gouvernement 22

Partie III
États financiers 23

Rapport du vérificateur 23

Résultats et bénéfices non répartis 24

Bilan 25

Évolution de la situation financière 26

Notes complémentaires 27

Message du président-directeur général

La Société des traversiers du Québec a transporté, en 1988-1989, 4 262 245 passagers et 1 435 234 véhicules. Ces chiffres indiquent une légère diminution par rapport à l'année précédente, occasionnée principalement par une forte baisse de l'achalandage à la traverse de Québec-Lévis.

En effet, alors que presque toutes les traverses exploitées par la Société connaissent des augmentations importantes d'achalandage, depuis plusieurs années le nombre de véhicules qui utilisent la traverse de Québec-Lévis ne cesse de décroître. Pour tenter de remédier à la situation, la Société a formé au cours de l'année un comité d'étude composé de représentants des Chambres de commerce de Québec et de la Rive-Sud de Québec. Ce comité a pour mandat de formuler des hypothèses quant à la réorientation de cette traverse. En se basant sur les données présentement connues, la Société est d'avis qu'on pourrait éventuellement éliminer le transport des automobiles à Québec-Lévis pour ne transporter que des piétons, et cela dans le cadre d'un système de transport en commun régional amélioré.

Pour l'exercice 1988-1989, les traverses de Matane—Baie-Comeau—Godbout, Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola ont connu une augmentation appréciable de leur achalandage.

À Tadoussac, pour répondre à la hausse importante de la clientèle durant l'été, la Société a l'intention de recommander au gouvernement l'achat d'un troisième navire. Quant à Sorel, la période d'utilisation du deuxième navire est prolongée d'année en année. Si l'achalandage continue de croître, d'ici quelques années il faudra songer à garder deux navires en service à l'année longue. À la traverse de Matane, nous avons démontré à l'été 1988 que l'ajout d'un deuxième navire s'avérait nécessaire pour la saison estivale. Comme la Société ne possède pas de navire de relève à cette traverse, il faudra trouver rapidement une solution à long terme car il semble que l'accroissement de l'achalandage se poursuivra au cours des prochaines années en raison du regain important des activités économiques sur la Côte-Nord.

En ce qui concerne la situation financière de la STQ, il est intéressant de constater que les revenus ont augmenté de façon importante au cours de l'année écoulée, passant de 6 824 000 $ à 8 646 000 $. Ce résultat a été obtenu grâce surtout aux changements apportés à la tarification aux traverses de Québec-Lévis et de Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola au début de l'exercice financier 1988-1989. Cet accroissement de revenus a permis une réduction de la participation gouvernementale qui est passée de 23 025 000 $ en 1987-1988 à 22 738 000 $ pour le dernier exercice. Malgré cette réduction, la Société a tout de même terminé l'année avec un surplus d'opération de 931 679 $. Cette performance financière est également due à un contrôle plus serré au niveau des dépenses. Ainsi, le budget 1988-1989 illustre bien les économies réalisées à la suite du retrait, au printemps 1987, du deuxième navire la nuit à Québec-Lévis et à la réduction des effectifs à Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et à Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola. De plus, des allégements aux exigences de la Garde côtière canadienne permettront à la Société de réduire encore ses dépenses en diminuant le nombre d'employés à Matane—Baie-Comeau—Godbout pour les années futures, et à Québec-Lévis où l'on a apporté des modifications aux systèmes de sauvetage.

L'augmentation de revenus résulte aussi des efforts de marketing poursuivis depuis deux ans. Ainsi, nous avons décidé d'être beaucoup plus dynamiques en ce qui concerne la vente de nos services, particulièrement à Sorel et à Matane. La traverse de Sorel a connu une très forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années et la Société est persuadée qu'il y a encore un potentiel énorme à exploiter étant donné la proximité de la région de Montréal. À Matane, la clientèle touristique est en constante progression depuis quelques années durant l'été, et nous constatons une augmentation du nombre de camions-remorques en provenance de la rive sud, à l'année longue. En effet, les entreprises de camionnage réalisent qu'il est souvent plus économique d'emprunter la rive sud jusqu'à Matane pour atteindre Baie-Comeau et Sept-Îles sur la Côte-Nord.

Le principal défi qui s'offre à la Société pour les prochaines années est sans contredit la solution du problème de la traverse Québec-Lévis et nous entendons nous y attarder au cours de l'année 1989-1990, avec pour objectif de réduire le coût de cette traverse qui se situe présentement à 6 262 000 $. Nous sommes convaincus qu'une transformation majeure de la traverse entraînerait une réduction significative des coûts tout en offrant un service grandement amélioré aux piétons qui voyagent entre les deux rives.

Jean-Yves Gagnon

Partie I
La Société des traversiers du Québec

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le ministre des Transports.

La STQ a pour mission principale d'offrir un service de transport de passagers et de véhicules par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec et ce, de façon sécuritaire, ponctuelle, courtoise et économiquement efficace.

De plus, la STQ, comme mission complémentaire, pourrait utiliser ses traversiers pour effectuer des excursions et contribuer ainsi à la promotion touristique des régions où elle est en service.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et de Lévis, la STQ s'est développée rapidement au cours des années et elle exploite maintenant six traverses.

Siège social: 109, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 4B9

Adresse postale: Case postale 36
Succursale B
Québec (Québec)
G1K 7A1

Conseil d'administration

Jean-Yves Gagnon
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Jean-Marc Dion
Maire
Ville de Sept-Îles

Roger G. Grégoire
Secrétaire-trésorier
A. Richard limitée
Sorel

Jean-Baptiste Roy
Homme d'affaires
Saint-Anselme

Yves Boudreault
Île aux Coudres

Direction

Président-directeur général
Jean-Yves Gagnon

Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire
Jocelyn Fortier

Vice-président aux ressources humaines
Jules Lapierre

Vice-présidente à l'administration et aux finances
Danielle Paradis

Vice-président à l'exploitation
Patrice St-Amant

Faits saillants

Les résultats financiers

Durant l'exercice 1988-1989, les dépenses se sont accrues de 1,2 % tandis que les revenus ont augmenté de 26,7 %. La perte avant la participation du gouvernement du Québec est passée de 23 258 245 $ à 21 806 803 $, soit une diminution de 6,2 %.

La baisse de la perte, et ce malgré l'opération d'un deuxième navire à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout qui a entraîné un décaissement de 738 782 $, a été possible grâce à la réduction du prix du carburant, à la révision du loyer de deux navires à la suite du règlement du litige avec MIL Davie inc., à un contrôle serré des coûts d'exploitation et à la hausse substantielle des revenus.

La majoration de 45 % des revenus en ce qui a trait au transport des passagers est principalement attribuable à la nouvelle tarification mise en vigueur le 1er avril 1988. En effet, l'abolition de la gratuité universelle à la traverse Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive et l'abolition du laissez-passer gratuit pour piétons, l'instauration d'un laissez-passer annuel au coût de 50 $ et la fixation du tarif-passager à 1,00 $ au lieu de 1,25 $ aux traverses Québec—Lévis et Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola ont fait bondir ces revenus. D'autre part, le remboursement par les assureurs d'une somme de 441 346 $ relative à l'accident du *N.M. Camille-Marcoux* survenu en septembre 1987 explique la progression des autres revenus.

La proportion des passagers et des véhicules transportés qui ont versé des droits de péage est passée respectivement de 16,6 % à 44,2 % et de 48,3 % à 52,9 %.

Les traversées effectuées

Pour l'ensemble du réseau, 99,5 % des traversées prévues ont pu être effectuées. Cette année, c'est la traverse de l'Île aux Coudres qui affiche le meilleur taux de réussite : 99,9 % soit seulement 6 traversées annulées.

Pour l'ensemble des traverses, ce sont les conditions climatiques qui sont la cause la plus fréquente d'annulation des traversées. Aucun accident ou panne majeure n'est venu perturber le service régulier. Cette bonne performance démontre une fois de plus l'efficacité et la fiabilité dont fait preuve la STQ.

L'achalandage

On retrouve aux tableaux I et II du présent rapport les relevés statistiques des passagers et véhicules transportés depuis l'exercice 1984-1985.

Pour l'ensemble des traverses, on enregistre une légère diminution du nombre de personnes transportées, soit 3,9 % par rapport à l'exercice 1987-1988, et également une diminution du nombre de véhicules de 2,8 %.

Ce sont les traverses de la basse Côte-Nord qui ont connu la plus forte augmentation de leur achalandage. En effet, à Matane—Baie-Comeau—Godbout, il faut remonter à l'exercice financier de 1982-1983 pour retrouver un nombre comparable de passagers et de véhicules transportés. Cette augmentation peut s'expliquer par l'ajout d'un deuxième navire durant l'été 1988 et par une meilleure conjoncture économique de la Côte-Nord.

À la traverse de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, l'achalandage a encore augmenté cette année, ce qui porte le taux d'augmentation pour une période de cinq ans à 59,4 % pour les passagers et à 50,9 % pour les automobiles. On ne peut que s'enorgueillir de cette performance.

Malgré les augmentations enregistrées sur la Côte-Nord, l'hémorragie à Québec—Lévis se poursuit toujours. Cette traverse connaît cette année encore une diminution de 12,1 % du nombre de passagers transportés et de 16,2 % du nombre de véhicules.

La flotte

Le *N. M. Trois-Rivières* a été affecté comme navire d'appoint à la traverse de l'Île aux Coudres du 15 juin au 15 octobre 1988 et a servi de navire de relève d'octobre à novembre durant l'inspection annuelle du *N. M. Joseph-Savard.*

Le *N. M. Jos-Deschênes* est entré au chantier MIL Davie le 3 mai 1988 afin d'y subir son inspection quadriennale. D'importants travaux ont été exécutés à la fois sur la coque et sur la propulsion du navire.

Le *N. M. Catherine-Legardeur* a subi en avril son inspection annuelle, et l'équipe d'entretien a profité de cet arrêt pour repeindre les superstructures du navire. Le *N. M. Lucien-L.* a pris la relève à la traverse de Sorel durant cette période et a également servi de navire d'appoint à cette traverse durant la saison estivale. Il a aussi été affecté à la traverse de Tadoussac en mai et en septembre 1988, lors du retrait du service du *N. M. Armand-Imbeau* pour l'entretien de sa machinerie et au moment de la cale sèche du *N. M. Jos-Deschênes.*

Le *N. M. Joseph-Savard* a subi d'importantes avaries à son propulseur d'étrave en mars dernier. Aucun chantier maritime n'étant disponible, en juin, après de minutieuses préparations et une excellente planification des travaux, le navire a été mis à l'échouage sur la plage de Saint-Joseph-de-la-Rive à la faveur de la marée basse, et l'équipe d'entretien de la STQ a effectué les réparations.

Des travaux d'aménagement ont eu lieu à bord du *N. M. Camille-Marcoux*. Les comptoirs de la cafétéria ont été modifiés afin d'offrir un meilleur service aux usagers.

Le *N. M. Radisson* a servi de relève à la traverse Québec—Lévis lorsque les *N. M. Alphonse-Desjardins* et *Lomer-Gouin* ont été retirés tour à tour du service pour inspection et entretien, au printemps 1988. Ensuite, le *N. M. Radisson* a servi de navire d'appoint à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon pour la saison estivale.

La tarification

À compter du 1er avril 1988, le gouvernement du Québec a modifié la tarification aux traverses exploitées par la STQ. Ainsi, la gratuité qui existait à l'Île aux Coudres et à l'Île aux Grues a été abolie, sauf pour les résidents et les natifs de ces îles. Des laissez-passer auparavant émis gratuitement sont maintenant vendus au coût annuel de 50 $ pour les passagers de Québec et de Sorel. Les tarifs pour les piétons et les automobiles ont été réduits de 10 % à la traverse de Matane.

Les ressources humaines

Au cours du dernier exercice financier, des ententes collectives ont été conclues avec le Syndicat canadien des officiers de marine marchande. Aucune grève n'a perturbé le service aux traverses exploitées par la STQ.

Les conventions collectives sont venues à échéance le 31 décembre 1988 ; les négociations pour leur renouvellement ont été amorcées et demeureront la principale préoccupation du Service des ressources humaines au cours de l'exercice 1989-1990.

D'autre part, nous devons signaler la préparation d'un manuel à l'intention des employés et d'un programme de formation portant sur le service à la clientèle.

En matière de santé et de sécurité au travail, les principales réalisations portent sur les programmes de formation, l'évaluation de l'état de santé de certains groupes d'employés et le contrôle médico-administratif.

Les infrastructures

La plupart des installations terrestres et portuaires qu'utilise la STQ sont entretenues par les gouvernements du Québec et du Canada à qui elles appartiennent.

À Matane, le ministère des Transports du Québec a terminé les réparations du quai à la suite de l'accident du *N. M. Camille-Marcoux* à l'automne 1987. Aucun autre travail majeur n'a été entrepris.

Les projets de modernisation présentement à l'étude au ministère des Transports prévoient l'aménagement de l'aire d'attente et d'une nouvelle guérite à Saint-Ignace.

Le conseil d'administration

Au cours de l'exercice 1988-1989, le conseil d'administration s'est réuni cinq fois. En décembre 1988, le gouvernement du Québec a nommé trois nouveaux administrateurs, messieurs Jean-Marc Dion, Yves Boudreault et Jean-Baptiste Roy, pour combler les postes laissés vacants à la suite du départ de messieurs Gilles Cossette et Clément Fleury et de madame Lise Dufour. La STQ profite de l'occasion pour exprimer sa reconnaissance à ces derniers qui, durant leur mandat, ont contribué à la bonne gestion des affaires de la STQ et souhaite la bienvenue aux nouveaux administrateurs.

Le bilan de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs

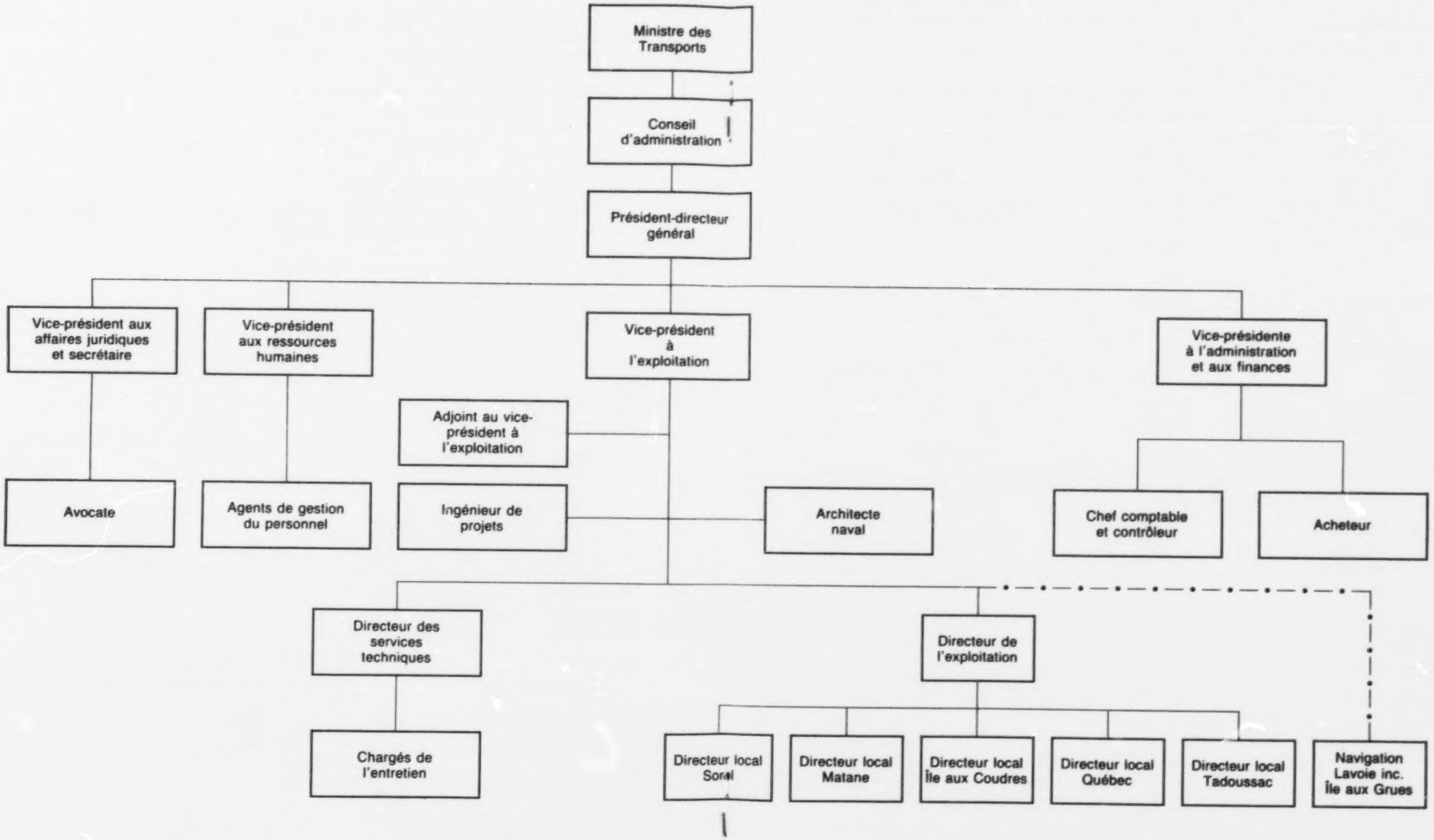
Le coordonnateur pour l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs est Me Jocelyn Fortier, vice-président aux affaires juridiques et secrétaire. À la STQ, onze édifices et onze navires sont concernés par la loi. L'interdiction de fumer a été appliquée aux lieux visés par les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 8 de la loi et a été étendue également à certains bureaux et lieux de travail communs. Aucune infraction n'a été signalée.

Traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec
(la distance et la durée sont approximatives)

	Distance en kilomètres	Durée
1. Matane—Baie-Comeau—Godbout		
Matane—Baie-Comeau	62,1	2 h 30 min.
Matane—Godbout	55,3	2 h 15 min.
2. Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min.
3. Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min.
4. Île aux Grues—Montmagny*	7,8	30 min.
5. Québec—Lévis	1,0	10 min.
6. Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min.

* Cette traverse est exploitée pour le compte de la STQ par Navigation Lavoie inc.

Organigramme



Partie II
Revue statistique

Tableau I

Nombre de passagers transportés

	1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986	1984-1985
Matane—Baie-Comeau—Godbout	231 768	206 153	200 383	212 315	217 015
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 303 157	1 242 470	1 133 129	1 085 254	971 785
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	413 236	479 626	470 363	445 542	352 644
Île aux Grues—Montmagny	32 472	41 084	38 094	38 606	24 923
Québec—Lévis	1 421 357	1 617 215	1 695 124	1 740 701	1 941 842
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	860 255	850 796	712 773	661 837	561 842
Total	**4 262 245**	**4 437 344**	**4 249 866**	**4 184 255**	**4 070 051**

Tableau II

Nombre de véhicules transportés

	1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986	1984-1985
Matane—Baie-Comeau—Godbout	84 214	74 393	72 742	74 488	76 001
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	518 398	505 330	462 213	431 820	391 889
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	181 018	198 644	195 925	181 686	150 320
Île aux Grues—Montmagny	14 290	14 868	14 287	13 732	10 652
Québec—Lévis	266 335	317 922	322 927	331 808	292 221
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	370 979	365 545	330 755	303 670	260 847
Total	**1 435 234**	**1 476 702**	**1 398 849**	**1 337 204**	**1 181 930**

Tableau III

Les traversées en 1988-1989

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées	Supplémentaires	% de réussite[2]	Distance parcourue (en km approx.)
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 620	1 646	7	33	99,6	84 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	31 820	32 420	163	763	99,5	51 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9 428	9 496	6	74	99,9	35 000
Île aux Grues—Montmagny	1 076	1 084	4	12	99,6	8 000
Québec—Lévis	24 246	24 089	187	30	99,2	26 000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	17 334	17 359	33	58	99,8	27 000
Total	**85 524**	**86 094**	**400**	**970**	**99,5**	**231 000**

Traversées annulées (causes)

	Conditions climatiques	Réparation des navires	Autres	Total
Matane—Baie-Comeau—Godbout	3	4	—	7
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	86	23	54	163
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	—	—	6	6
Île aux Grues—Montmagny	4	—	—	4
Québec—Lévis	72	26	89	187
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2	19	12	33
Total	**167**	**72**	**161**	**400**

1. Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

2. Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

Tableau IV

Résultats financiers par traverse en 1988-1989[1]

	$	%
Revenus		
Matane—Baie-Comeau—Godbout	4 128 908	47,7
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	23 958	0,3
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	442 394	5,1
Québec—Lévis	1 514 015	17,5
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1 701 435	19,7
Revenus divers non imputés	835 677	9,7
	8 646 387	**100,0**
Véhicules	4 322 899	50,0
Passagers	3 240 711	37,5
Autres	1 082 777	12,5
	8 646 387	**100,0**
Dépenses		
Matane—Baie-Comeau—Godbout	7 730 577	26,3
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	5 078 151	17,3
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	4 602 176	15,7
Île aux Grues—Montmagny	391 393	1,3
Québec—Lévis	6 261 937	21,3
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	4 420 525	15,0
Frais non imputés	915 949	3,1
	29 400 708[2]	**100,0**
Masse salariale	15 459 507	52,6
Carburant	2 573 406	8,7
Entretien et réparations	3 179 229	10,8
Frais des navires loués	4 780 344	16,3
Amortissement moins la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	146 727	0,5
Autres frais	3 261 495	11,1
	29 400 708[2]	**100,0**

1. En vertu du contrat entre la STQ et Navigation Lavoie inc., les revenus provenant du service de traversier entre l'Île aux Grues et Montmagny (38 388 $ en 1988-1989) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

2. Un montant de 1 052 482 $ représentant l'amortissement sur les immobilisations acquises par donation ou à l'aide de subventions particulières a été déduit des dépenses totales de 30 453 190 $.

Tableau V

Pourcentage d'autofinancement[1]

	1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986	1984-1985
Par traverse					
Matane—Baie-Comeau—Godbout	53,4	49,2	64,3	57,5	64,5
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	0,5	0,5	0,5	0,2	0,3
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9,6	0,1	0,1	0,4	25,8
Île aux Grues—Montmagny	8,9	0,5	0,3	1,4	16,5
Québec—Lévis	24,2	18,8	16,4	17,8	23,3
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	38,5	30,2	25,8	38,1	61,1
Pour l'ensemble	**29,5**	**23,7**	**24,0**	**26,7**	**39,0[2]**

1. L'autofinancement représente le rapport entre les revenus et les dépenses.

2. Des postes extraordinaires totalisant 1 093 204 $ ont fait passer le pourcentage de 34,0 à 39,0 %.

Tableau VI

Subventions versées à la STQ par le gouvernement (en millions de $)

1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986	1984-1985
21,7	**21,8**	**20,9**	**18,0**	**13,9**

Partie III
États financiers

Société des traversiers du Québec

États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1989

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1989 ainsi que l'état des résultats et des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1989 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,
Rhéal Chatelain, F.C.A.
Québec, le 8 juin 1989

Société des traversiers du Québec
Résultats et bénéfices non répartis de l'exercice terminé le 31 mars 1989

	1989	1988
	$	$
Dépenses		
Frais d'exploitation	21 331 976	20 755 771
Frais généraux et d'administration	3 948 394	3 871 101
Amortissement des immobilisations	2 304 036	2 547 886
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	2 868 784	2 907 626
	30 453 190	30 082 384
Revenus		
Transport des véhicules	4 322 899	4 179 015
Transport des passagers	3 240 711	2 227 967
Autres (note 3)	1 082 777	417 157
	8 646 387	6 824 139
Perte avant participations gouvernementales	21 806 803	23 258 245
Participations gouvernementales (note 4)	22 738 482	23 025 336
Bénéfice net (perte nette)	931 679	(232 909)
Déficit au début	(577 931)	(345 022)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin	353 748	(577 931)

Société des traversiers du Québec
Bilan au 31 mars 1989

	1989	1988
	$	$
Actif		
À court terme		
Encaisse	976 286	728 349
Dépôts à terme	3 200 000	2 150 000
Débiteurs et intérêts courus	296 274	206 493
	4 472 560	3 084 842
Placement (note 5)	27 500	27 500
Immobilisations (note 6)	34 993 934	37 253 182
	39 493 994	40 365 524
Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	3 358 030	3 008 572
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 7)	1 179 167	1 103 805
	4 537 197	4 112 377
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 7)	25 465 285	26 644 452
Crédit reporté (note 8)	7 637 764	8 686 626
	37 640 246	39 443 455
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions (note 9)	1 500 000	1 500 000
Bénéfices non répartis (déficit)	353 748	(577 931)
	1 853 748	922 069
	39 493 994	40 365 524

Engagements (note 10)

Pour le conseil d'administration

Jean-Yves Gagnon

Jean-B. Roy

Société des traversiers du Québec
Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1989

	1989	1988
	$	$
Activités d'exploitation		
Bénéfice net (perte nette)	931 679	(232 909)
Éléments sans incidence sur les liquidités		
Amortissement des immobilisations	2 304 036	2 547 886
Virement de crédit reporté	(1 052 482)	(1 224 836)
Perte sur aliénations d'immobilisations	512	9 106
	2 183 745	1 099 247
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	259 677	(4 236)
Liquidités provenant des activités d'exploitation	2 443 422	1 095 011
Activités de financement		
Participation gouvernementale aux immobilisations	3 620	5 496
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-acquisition	(1 103 805)	(1 206 006)
Liquidités utilisées pour les activités de financement	(1 100 185)	(1 200 510)
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(45 691)	(117 460)
Réalisation de placement	—	27 500
Produit d'aliénations d'immobilisations	391	1
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	(45 300)	(89 959)
Augmentation (diminution) des liquidités	1 297 937	(195 458)
Liquidités au début	2 878 349	3 073 807
Liquidités à la fin	4 176 286	2 878 349

Les liquidités de la Société comprennent l'encaisse et les dépôts à terme.

Société des traversiers du Québec
Notes complémentaires
31 mars 1989

1. Constitution et objet

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale (L.R.Q., chapitre S-14) dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. Conventions comptables

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût d'acquisition. L'amortissement des immobilisations est calculé comme suit:

	Taux	Méthodes
Quais	5 %	Solde dégressif
Bâtiments	10 %	Solde dégressif
Navires	15 %	Solde dégressif
Ameublement et équipement	20 %	Solde dégressif
Matériel roulant	30 %	Solde dégressif
Améliorations locatives	Durée du bail	Linéaire
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	—	Amortissement en fonction du remboursement du principal des obligations correspondantes

Crédit reporté — Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation ou à l'aide de subventions spécifiques est inscrite au compte crédit reporté et virée à l'état des résultats au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

Recouvrement des assureurs

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.

3. Autres revenus

	1989	1988
	$	$
Intérêts sur dépôts bancaires	353 221	220 326
Dividendes	22 000	20 350
Stationnement et divers	78 292	50 679
Machines distributrices	51 220	87 726
Concession alimentaire	68 682	—
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	454 874	47 182
Location de navires	55 000	—
Perte sur aliénations d'immobilisations	(512)	(9 106)
	1 082 777	**417 157**

4. Participations gouvernementales

	1989	1988
	$	$
Gouvernement du Québec:		
— Au fonctionnement		
Subvention reçue	21 686 000	21 800 500
— À l'acquisition d'immobilisations		
Virement de crédit reporté (note 8)	1 002 074	1 170 027
	22 688 074	22 970 527
Gouvernement du Canada:		
— À l'acquisition d'immobilisations		
Virement de crédit reporté (note 8)	50 408	54 809
	22 738 482	**23 025 336**

5. Placement

Ce placement a été cédé à titre gratuit par le gouvernement du Québec à la Société et représente 55 000 actions ordinaires classe « A », sans valeur nominale, des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane inc.

6. Immobilisations

	1989				1988
	Immobilisations		Amortissement accumulé	Net	Net
	Acquises par donation	Autres			
	$	$	$	$	$
Terrains	64 794	18 145	—	82 939	82 939
Quais	3 795 452	74 622	2 103 868	1 766 206	1 859 165
Bâtiments	1 535 755	404 851	1 065 038	875 568	972 854
Navires	25 425 957	881 933	21 156 082	5 151 808	6 060 952
Ameublement et équipement	22 532	578 749	414 390	186 891	188 827
Matériel roulant	—	38 924	30 985	7 939	11 342
Améliorations locatives	215 930	637 793	234 482	619 241	668 934
	31 060 420	2 635 017	25 004 845	8 690 592	9 845 013
Navires *	—	31 011 585	4 708 243	26 303 342	27 408 169
	31 060 420	**33 646 602**	**29 713 088**	**34 993 934**	**37 253 182**

* Ces navires sont loués en vertu de contrats de location-acquisition.

Installations portuaires — Les gares et quais de Matane et Godbout appartenant au gouvernement du Québec sont mis gratuitement à la disposition de la Société.

7. Obligations découlant de contrats de location-acquisition

	1989	1988
	$	$
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux variant de 10,6 % à 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	26 644 452	27 748 257
Versements échéant en deçà d'un an	1 179 167	1 103 805
	25 465 285	**26 644 452**

Les paiements minimaux exigibles sur les obligations découlant des contrats de location-acquisition, en prenant pour acquis que les loyers demeureront aux montants versés en 1989, s'établissent comme suit:

	$
1990	3 963 230
1991	3 963 230
1992	3 921 366
1993	3 921 366
1994	3 921 366
1995 à 2001	29 379 243
Total des paiements minimaux exigibles	49 069 801
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimaux exigibles	22 425 349
	26 644 452

8. Crédit reporté

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations:

	1989	1988
	$	$
a. Gouvernement du Québec		
Solde au début	8 117 759	9 282 290
Participation de l'exercice	3 620	5 496
	8 121 379	9 287 786
Virement à l'état des résultats et des bénéfices non répartis équivalent aux montants suivants:		
Amortissement des immobilisations	1 002 074	1 165 335
Solde non amorti sur immobilisations aliénées au cours de l'exercice	—	4 692
	1 002 074	1 170 027
Solde à la fin	7 119 305	8 117 759
b. Gouvernement du Canada		
Solde au début	568 867	623 676
Virement à l'état des résultats et des bénéfices non répartis équivalent au montant suivant:		
Amortissement des immobilisations	50 408	54 809
Solde à la fin	518 459	568 867
	7 637 764	**8 686 626**
Ce solde se rapporte aux éléments suivants:		
Terrains	64 794	64 794
Quais	1 721 164	1 811 752
Bâtiments	686 061	762 290
Navires	4 954 904	5 829 299
Ameublement et équipement	1 892	2 366
Améliorations locatives	161 950	172 746
	7 590 965	8 643 247
Solde non dépensé de la subvention spéciale pour réparations majeures	46 999	43 379
	7 637 764	**8 686 626**

9. Capital-actions

	1989	1988
	$	$
AUTORISÉ:		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune		
ÉMIS ET PAYÉ		
15 000 actions	**1 500 000**	**1 500 000**

10. Engagements

a. Contrats de location

La Société est engagée par un bail à long terme échéant en 1990 pour la location d'un navire. Ce bail comporte une option d'achat en 1990 au prix de 2 998 800 $ ou en 1995 au prix de 849 660 $, s'il y a prolongation du bail.

La Société est également engagée par un bail à long terme échéant en 2004 pour des locaux à la gare de Lévis. Ce bail comporte une option de renouvellement de quatorze ans.

La dépense de loyer de l'exercice terminé le 31 mars 1989 concernant le navire s'élève à 627 277 $ et celle concernant les locaux de la gare à 34 777 $. En vertu de ces baux, le total des loyers minimums futurs exigibles est de 1 114 904 $ et ceux-ci s'établissent comme suit pour les cinq prochains exercices:

	$
1990	658 737
1991	31 460
1992	31 460
1993	31 460
1994	31 460

b. Congés de maladie

Les congés de maladie accumulés par les employés au 31 mars 1989 sont estimés à 523 132 $ (31 mars 1988: 608 000 $) et ne sont pas inscrits au passif. Le paiement de ces congés de maladie est sujet à certaines conditions stipulées dans les conventions collectives.

11. Régimes de retraite

— Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)

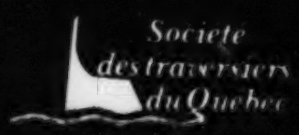
La majorité des employés de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics. Le coût de ce Régime est partagé également depuis le 1er juillet 1982 entre les employés et les employeurs. Ce Régime est à prestations déterminées et comporte des garanties à la retraite et au décès. Les contributions de la Société imputées aux opérations de l'exercice s'élèvent à 336 272 $ (1988: 323 485 $). Les obligations de la Société envers ce Régime gouvernemental se limitent à ses contributions pour services courants à titre d'employeur.

— Autres régimes

Les autres employés participent à deux régimes de retraite inter-entreprises et la responsabilité de la Société se limite aux contributions pour services courants à titre d'employeur. Les contributions de la Société imputées aux opérations de l'exercice s'élèvent à 212 965 $ (1988: 186 244 $).

12. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de 1988 de l'état de l'évolution de la situation financière ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1989.



9 782551 085026
Imprimé au Québec (Canada)